POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 11 | WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1934 | ROK 1



Z wybrzeża i morza

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik 1934 r. wyniosły blisko **650 tysięcy ton**, z czego na obrót zamorski przypada blisko 630 tysięcy ton. W porównaniu z wrześniem r. b. obroty towarowe portu gdyńskiego nieznacznie spadły (o przeszło tysiąc ton), w porównaniu jednak z październikiem roku ubiegłego wzrosły znacznie, bo przeszło o 22 tysiące ton.

Ruch statków w porcie gdyńskim w październiku 1934 r. W miesiącu październiku 1934 r. przez port gdyński przeszło ogółem **771 statków** o łącznej pojemności, sięgającej prawie 735 tysięcy t. r. n. Pierwsze miejsce zajęła tym razem bandera szwedzka, drugie niemiecka, na trzecie miejsce wysunęła się bandera polska, a na czwarte duńska.

Połowy ryb w październiku 1934 r. Połowy ryb w miesiącu październiku 1934 r. były bardzo dobre, bo wyniosły ogółem blisko **565 tysięcy kg. ryb** wartości przeszło 200 tysięcy złotych. Dość powiedzieć, że w porównaniu z wrześniem r. b. połowy wzrosły o 115.000 kg, w porównaniu zaś z październikiem r. ub. o przeszło 330 tysięcy kg. Wpłynęły na to znacznie większe połowy węgorzy, a przedewszystkiem zwiększyły się połowy szprot, których złowiono blisko 265 kg. Rybacy wykorzystali pojawienie się u polskich wybrzeży olbrzymich ławic szprot, które szczególnie obficie wystąpiły na odcinku między Karwią i Chałupami.

Odszczurzanie statków. W porcie gdyńskim została uruchomiona stacja deratyzacyjna dla odszczurzania i dezynfekcji statków. Pierwszą deratyzację przeprowadzono z bardzo dobrym wynikiem w dniu 4 października na greckim statku „Chelatros".

Przebywanie obcych okrętów wojennych na wodach polskich. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wojskowych, które weszło w życie w dniu 8 października r. b. na obszarach wód Państwa Polskiego zatrzymywanie się i postój okrętów wojennych państw obcych może nastąpić tylko za uprzednią zgodą Ministra Spraw Wojskowych, wydaną w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

Połączenie Gdyni ze światem. Ostatnio powstała w Gdyni nowa linja okrętowa, łącząca nasz port z portami Australji, tej najodleglejszej od nas części świata.

Pierwszy raz zawija do portu statek włoskiej linji owocowej „Stalo-Somala" — Genova, która utrzymywać będzie z Gdynią regularną komunikację.

Obecnie port gdyński posiada przeszło **40 linij regularnych**, które łączą go z przeszło **120 portami** świata.

Szwedzki statek „Gdynia". W listopadzie r. b. został spuszczony na wodę w stoczni w Malmö nowy statek szwedzkiej linji okrętowej, utrzymującej od szeregu lat komunikację między portami Morza Śródziemnego a Gdynią i Gdańskiem. Nowy statek nazwano „Gdynia", co ma być niejako wyrazem zacieśniającej się stale współpracy między Szwecją a Polską w zakresie handlu morskiego.

Bohaterstwo marynarzy gdyńskich. W dniu 10 października wyruszył z Hamburga holownik wraz z dwiema barkami morskiemi gdyńskiej firmy „Polskarob". Pod wieczór tegoż dnia wybuchła silna burza. W nocy pękł hol, łączący barki z holownikiem i barkom groziło każdej chwili zatonięcie. Grozę sytuacji powiększały zupełne ciemności i szalejąca wciąż burza. Tylko dzięki niezwykle dzielnej podstawie załogi holownika udało się uratować obydwie barki wraz ze znajdującymi się na nich ludźmi.

Nowy okręt polski. We wrześniu r.b. została podpisana ze stocznią B-ci Normand w Hawrze umowa na budowę jednego minowca.

Nowa ta jednostka o wyporności około 2200 tonn, z załogą, składającą się z 200 oficerów i szeregowych, przeznaczona będzie nietylko do stawiania min, lecz również do praktycznego szkolenia absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

O. R. P. „Smok", na którym zaokrętowany jest kurs oficerów nawigacyjnych, opuścił w dniu 1 listopada Gdynię, udając się na jednomiesięczną podróż naokoło morza bałtyckiego. Trasa tej podróży przewiduje szereg postojów w Estonji, Łotwie, Finlandji, Szwecji i Danji.

Prawda o Elemce

Znalazły się w Polsce dwa dzienniki, które podały swoim czytelnikom fałszywe wiadomości o żaglowcu „Elemka", zakupionym przez Ligę. Wiadomości te mogły dotrzeć i do członków Ligi, którym podajemy prawdziwe, szczegółowe informacje o naszym żaglowcu, warunkach kupna, naprawie i t. d. Zarząd Główny LMK w związku z podjętemi pracami w dziedzinie rozwoju polskiego handlu zamorskiego, zakupił w Kilonji używany żaglowiec motorowy p. n. „Cap Nord" pojemności 2.200 ton, który nazwany został „Elemką". Statek zakupiony został na podstawie protokułu, podpisanego przez specjalną komisję, w skład której wchodzili: kmdr. Ziółkowski, były komendant „Lwowa", kmdr. Morgulec, profesor Szkoły Morskiej, kpt. wielkiej żeglugi Nowak, zaprzysiężony rzeczoznawca przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Statek zakupiony został za 20 tysięcy mk. niemieckich, przyczem koszty niezbędnego remontu, ożaglowania i t. p. zostały zgóry określone na 150 tysięcy złotych. Po nabyciu statek został zaasekurowany na podstawie klasyfikacji, dokonanej przez „Germanischer Lloyd".

Celem dokonania pełnego remontu w stoczniach krajowych — statek wypłynął z Kilonji do Gdyni na motorach pomocniczych, natrafił w drodze na silny sztorm (siła sztormu wynosiła 11 przy maximum 12), doznał niewielkich stosunkowo uszkodzeń i został przyholowany — wobec uszkodzenia motorów — do portu w Sassnitz.

„Elemka" wypłynęła z Kilonji pod komendą oficera, mającego prawo prowadzenia statku w małej żegludze, zaś podróż Kilonja — Gdynia jest — według ustawy — małą żeglugą.

Przed wypłynięciem z Kilonji rzeczoznawcy z ramienia „Germanischer Lloydu" sprawdzili stan statku, przeprowadzili próby i uznali, że nadaje się on w zupełności do odbycia podróży do Gdyni, zaś oficjalny komunikat meteorologiczny portu w Kilonji nie przewidywał w tym dniu burz na Bałtyku. Przyczyną awarji statku był silny sztorm, który spowodował zatonięcie 2-ch parowców, znajdujących się wówczas w pobliżu „Elemki". Kadłub statku nie został w czasie sztormu uszkodzony.

Po zapłaceniu ustalonej w drodze dobrowolnej umowy, kwoty za przyholowanie do portu w Sassnitz, „Elemka" opuściła ten port i remontuje się obecnie w Stoczni Gdańskiej. Wybór stoczni zależał od Towarzystw Asekuracyjnych, które pokrywają koszty naprawy uszkodzeń, spowodowanych przez awarję i one — a nie Liga Morska i Kolonjalna — dysponowały, w jakiej stoczni należy remont uskutecznić.

Szycie żagli dla „Elemki" powierzono przedsiębiorstwu krajowemu, a mianowicie Stoczni Yachtowej w Gdyni. Liga Morska i Kolonjalna jest pierwszą instytucją, która szycie wielkich żagli (2.500 mtr.^{2}) powierzyła krajowej wytwórni. Stocznia sprowadziła w tym celu instruktorów z Danji, którzy nauczyli naszych robotników kroju i szycia żagli. Dla przykładu zaznaczamy, iż przed przybyciem instruktorów, szyjących na godzinę około 12 mtr. bieżących, robotnicy nasi szyli 2—3 mtr., teraz szyją do 7 mtr. na godzinę. Płótno na żagle dla mniejszych jednostek (jak „Iskra" lub „Harcerz") jest wyrabiane w kraju, płótno dla większych żaglowców (jakiemi są narazie „Elemka" i „Dar Pomorza") — może być wyrabiane w Polsce, o ile fabryki będą miały zagwarantowany zbyt takiego płótna. Na żagle dla „Elemki" zakupiono więc płótno w Danji, t. j. tam, gdzie kupuje go „Dar Pomorza". W sprawie tej LMK porozumiewała się zresztą z miarodajnemi czynnikami w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i zrobi wszystko, aby przemysł nasz mógł być wykorzystany na przyszłość pod tym względem w całości.

Reasumując — stwierdzić należy, że cena „Elemki" jest uważana przez fachowców za bardzo niską, a sama tranzakcja — za wyjątkowo korzystną okazję. Nawiasowo zaznaczamy, że jeśli chodzi o „Dar Pomorza" (pojemności 1.700 ton), to cena jego — wraz z remontem — wyniosła sume kilkakrotnie większą od kwoty, podanej w notatce Ilustrowanego Kurjera Codziennego z dn. 13 listopada r. b.

Na F.O.M.

Dnia 11 listopada w rocznice odzyskania Niepodległości ukazała sie w całej Polsce odezwa, która wyszła w nakładzie 100 tysięcy egzemplarzy, podpisana przez przedstawicieli różnych organizacyj i wzywająca do składania na FOM. obligacyj 6% Pożyczki Narodowej. Treść tej odezwy jest następująca:

Obywatele!

Pomni wiekowych zaniedbań Rzeczypospolitej na wybrzeżu i na morzu, których odrobienie wymaga czynnego współdziałania całego Narodu,

uznając dostęp do morza — największy skarb Rzeczypospolitej — za źródło siły i potęgi Państwa,

przeświadczeni, że flota wojenna jest niezbędna, by zapewnić wolność pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu, a tem samem utrwalić prawdziwą niezawisłość polityczną i gospodarczą Rzeczypospolitej,

składamy na Fundusz Obrony Morskiej zadeklarowane przez nas pieniądze, papiery wartościowe, obligacje Pożyczki Narodowej, akcje Banku Polskiego, obligacje Pożyczki Budowlanej, i w uroczystym dniu wiekopomnej rocznicy odzyskania Niepodległości wzywamy całe społeczeństwo, by ofiarność'a na rzecz rozbudowy floty wojennej przyczyniło sie do utrwalenia siły Rzeczypospolitej.

UWAGA: Pieniądze należy przesyłać na PKO. Nr. 30680, obligacje Pożyczki Narodowej po złożeniu przez ofiarodawcę swego podpisu na odwrotnej stronie obligacji w rubryce „Przelewy" — należy składać w miejscowych Komunalnych Kasach Oszczędności.

Prawie równocześnie w szeregu Okręgów LMK ukazały się podobne deklaracje — wezwania, podpisane przez przedstawicieli miejscowego społeczeństwa z działaczami Ligi na czele. Składanie obligacyj Pożyczki Narodowej już się rozpoczęło, wartość zadeklarowanych obligacyj na F.O.M. przekracza już sumę 400 tysięcy złotych. Z uznaniem podkreślić należy, że i młodzież świeci przykładem swej ofiarności, o czem świadczy list, jaki otrzymał Zarz. Gł. Ligi od Kierownictwa Publicznej Szkoły Powszechnej Męskiej Nr. 5 w Czechowicach.

„W dowód miłości, czci i przywiązania, jakie żywi młodzież tutejszej szkoły dla Wodza Narodu, oraz celem uczczenia 20 Rocznicy Wymarszu Pierwszej Kadrowej w bój o Polskę pod wodzą Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, wszyscy uczniowie klasy IV Publicznej Szkoły Powszechnej Męskiej Nr. 5 w Czechowicach na Śląsku (p. Dziedzice) w liczbie 49 — w myśl samorzutnej i jednomyślnej uchwały, powziętej w dniu 12 czerwca 1934 r. — ofiarują jedną obligację 6% Pożyczki Narodowej na 50 złotych Nr. 0070026 na „Fundusz Obrony Morskiej".

Obligacja 6% Pożyczki Narodowej wraz z uchwałą, podpisana przez delegatów 49 uczniów całej 4-ej klasy, Henryka Kiedronia i Mieczysława Drabika, została już przekazana na Fundusz Obrony Morskiej.

Równie wymowną rezolucje w tej sprawie uchwaliły w dn. 10.XI r. b. uczenice Państwowego Seminarjum Nauczycielskiego Żeńskiego im. E. Orzeszkowej w Grodnie na nadzwyczajnem walnem zebraniu: „Zdając sobie sprawę ze znaczenia i potrzeby rozbudowy i umocnienia naszego wybrzeża morskiego, przekazujemy swoja 100-złotową obligację Pożyczki Narodowej na Fundusz Obrony Morskiej. Niechaj to bedzie zachętą do czynnego poparcia przez całą młodzież polską odezwy, wydanej do społeczeństwa z okazji Święta Niepodległości".

Do dn. 1 listopada
wpłacono na
F. O. M.
konto w P. K. O.
30680
Zł. 1.464.976 gr. 72

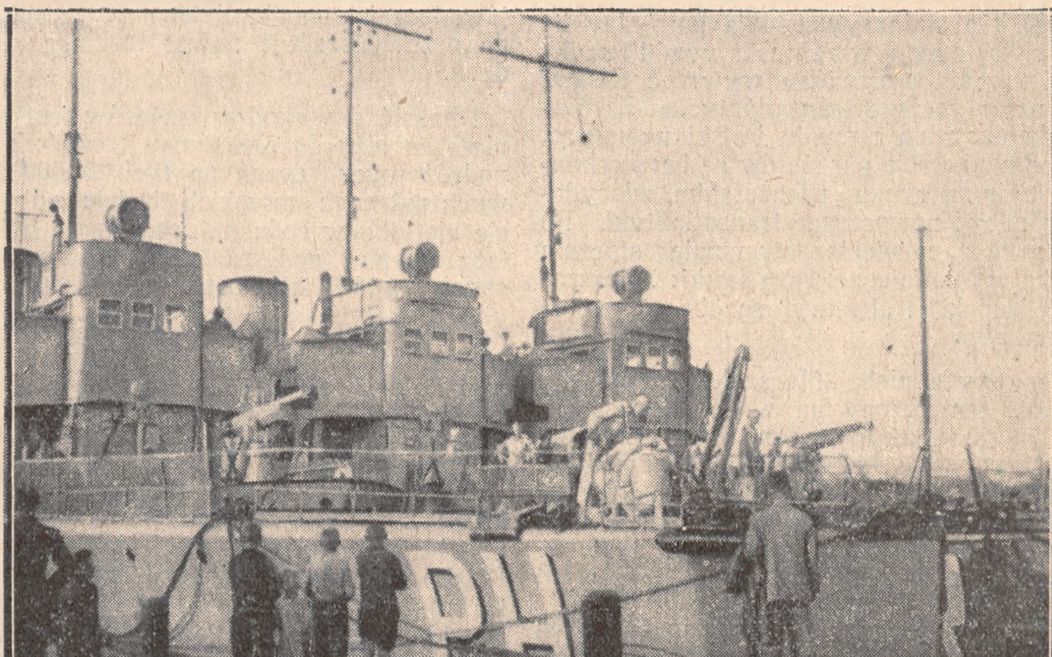
Szczegółowe sprawozdania ze zbiórki na F.O.M. w lipcu i sierpniu b.r. zostały rozesłane do wszystkich Oddziałów LMK. Sprawozdanie za wrzesień i październik znajduje się w druku.

O gwiazdkę dla marynarzy

„Dzień pomorski" przypominając, że niektóre Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej opiekują się okrętami Marynarki Wojennej, apelują do społeczeństwa, aby z racji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia nie zapomniano o Gwiazdce dla wszystkich marynarzy, a więc i dla tych, którzy pełnią ciężką służbę na statkach handlowych. Niektóre statki naszej floty handlowej noszą nazwę miast: „Cieszyn", „Katowice", „Lublin", „Lwów", „Poznań", „Tczew", „Warszawa", społeczeństwo tych miast mogłoby się zająć urządzeniem Gwiazdki dla załóg tych statków. Inne miasta mogą pomyśleć o Gwiazdce dla załóg statków: „Kościuszko", „Lech", „Pułaski", „Polonja", „Premjer", „Wisła", „Śląsk" i t. d.

Wieczór Wigilijny. Święta Bożego Narodzenia, zastaną wielu naszych marynarzy na dalekich morzach, zdala od Polski, od rodziny. Okażmy im, pełniącym służbę dla Polski na morzach i oceanach, pozbawionym prawie stale rodzinnego życia, serdeczną pamięć i troskę, ujawnijmy nasze uczucia dla polskich ludzi morza. Niektóre Okręgi LKM i ich oddziały zapoczątkowały opiekę nad załogami paru okrętów wojennych. Nie wątpimy, że i w roku obecnym, nie zapomną one o Gwiazdce dla marynarzy. Za ich przykładem pójść winny i pozostałe Okręgi, by wszyscy polscy marynarze w Wieczór Wigilijny otrzymali tradycyjny opłatek, list — życzenia i skromne podarki przedewszystkiem od Członków, Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Z racji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia nie zapominajmy też o Domach Marynarza Polskiego w Gdyni i Gdańsku, schroniskach dla marynarzy, pozostających często bez pracy i dachu nad głową.

Gwiazdkę dla marynarzy na okrętach wojennych można nadsyłać i na ręce Dowództwa Marynarki Wojennej w Gdyni, dla marynarzy na statkach handlowych i pod adresem Ekspozytury Zarz. Gł. LMK. w Gdyni (ul. Waszyngtona 11), która rozdzieli podarki gwiazdkowe pomiędzy statki handlowe.



Dywizjon polskich torpedowców

Nowe okręty polskie

Linje transatlantyckie wszystkich krajów posiadają w pierwszym rzędzie charakter reprezentacyjny. Reprezentacja ta sowicie opłaca się państwom morskim i ambicją każdego z nich jest posiadanie jak najszybszych i najbardziej luksusowych transatlantyków.

Od roku 1930 trzy dobrze wysłużone transatlantyki polskie „Polonja", „Kościuszko" i „Pułaski" obnosiły bandere polską po szlakach wodnych między Gdynią, Halifaxem a Nowym Yorkiem. Były to dobre okręty transatlantyckie i ze względu na doskonałą obsługę jak i na swojską atmosferę ojczystą, jaka na nich panowała, cieszyły się dużem powodzeniem wśród Polonji Amerykańskiej. Dla orjentacji warto przytoczyć, że od r. 1930 przewieziono na nich 78.766 pasażerów, 45.175 ton towarów i 80.298 worków poczty. Ogólne wpływy z eksploatacji tych trzech statków wyniosły do połowy roku bieżącego 45 miljonów złotych.

Jednakże stała rywalizacja pomiędzy liniami okrętowemi w zakresie wygód i szybkości musiała oczywiście wywrzeć wpływ i na naszą żeglugę transatlantycką. Zarówno dla okazania rozwoju Polski na morzu, jak i dla zdobycia pasażerów na bardzo konkurencyjnym rynku pasażerskim, zdecydowano nabyć nowoczesne transatlantyki. Po przetargu zamówienie otrzymała stocznia włoska w Monfalcone. Dwa statki: „Marszałek Piłsudski" i „Batory" są obecnie w toku budowy.

Pierwszy z nich, „Marszałek Piłsudski", zostanie spuszczony na wodę w miesiącu grudniu r. b. i już na wiosnę roku przyszłego utrzymywać będzie stałą komunikację pomiedzy Gdynia — Halifaxem i Nowym Yorkiem. Drugi, „M. S. Batory" wyruszy w swój dziewiczy rejs na jesieni r. 1935.

Oba okręty zostały wybudowane na podstawie umowy kompensacyjnej — za polski węgiel i polska stal.

Są to t. zw. „sister ships" — okręty bliźniaczo do siebie podobne, po 20.000 ton każdy, o przeciętnej szybkości 18 węzłów, a szybkości maksymalnej 20 węzłów.

Szybkość ta skróci obecną drogę z Gdyni do New Yorku o całe 6 dni, co — uwzględniając wagę, jaką każda godzina odgrywa w podróżach transatlantyckich, jest olbrzymim atutem.

Drugim atutem są nowoczesne urządzenia techniczne obu okrętów. Zarówno „Marszałek Piłsudski" jak i „Batory" są statkami motorowymi. Motory Diesla (po dwa na każdym) rozwijają siłę 12.000 HP i są specjalnie przystosowane do opału polską ropą naftową. Poza tem oba okręty posiadają najnowocześniejsze przyrządy w zakresie obsługi technicznej statku, jakoto: żyrokompasy, sondy elektryczne, instrumenty do pomiarów szybkości, słowem — najnowsze zdobycze wiedzy w dziedzinie nawigacyjnej. Zarówno „Marszałek Piłsudski" jak i „Batory" są obliczone na przewóz 800 pasażerów. Oba okręty będą mogły nietylko rywalizować z transatlantykami innych krajów, lecz jako najbardziej nowoczesne, będą przewyższać je nawet techniką urządzeń.

Dbałość o wygodę pasażerów jest posunięta na nich do maksimum i ośmiodniowa podróż przez ocean na tych 20.000 tonowych pałacach morskich bedzie odbywała się nietylko w rodzimej atmosferze polskiej lecz również pod znakiem najwyszukańszych wygód i komfortu.

Niewatpliwie fakt ten ściągnie na nasze transatlantyki nietylko przedstawicieli naszej Polonji zagranicznej, lecz również obywateli krajów północnych i nadbałtyckich oraz rdzennych Amerykanów.

Z trzech naszych dotychczasowych transatlantyków „Pułaski" kursuje obecnie na linji Gdynia — Ameryka, „Polonja" na linji Polsko - Palestyńskiej pomiędzy Constanzą i Haifą a „Kościuszko" również zostanie przeniesiony na tę linję, ażeby podołać coraz to wzrastającemu ruchowi pasażerskiemu na tym morskim szlaku.

Potrzeby osadnictwa na Pomorzu

Ostatni IV Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy, który odbył się w Krakowie 31.X — 2.XI r.b., dostarczył m.in. bogatego materjału, dotyczącego możliwości rozwinięcia racjonalnego osadnictwa na Pomorzu. Zagadnieniu temu został poświęcony wyczerpujący i źródłowy referat, wygłoszony na Zjeździe przez p. Fr. Dziedzica p. t. „Uwagi o współczesnem osadnictwie na Pomorzu", uzupełniający się drugim — niemniej doskonałym referatem, wygłoszonym przez p. A. Wrzoska p. t. „Stan posiadania ziemi na Pomorzu i w północnej części Poznańskiego według narodowości". Obaj prelegenci dostarczyli tak wymowne liczby dla odtworzenia istniejącego stanu rzeczy na Pomorzu, iż ich analiza daje łatwe i zgodne rozwiązanie.

Szersze omówienie poruszonych powyżej tematów, — a zwłaszcza pierwszego z nich, który nas szczególniej interesuje — wymagałoby specjalnego miejsca, to też tutaj pragniemy jedynie powtórzyć za autorami ważniejsze liczby i wnioski, przez nich postawione.

Chociaż ludność polska w województwie pomorskiem stanowi 90%, własność niemiecka stanowi 22% ogólnej powierzchni obszaru województwa, zaś w północnej części woj. poznańskiego a zatem w 12 tylko powiatach Pozn. dochodzi do 30% łącznej powierzchni tych powiatów. W poszczególnych natomiast powiatach odsetki własności niemieckiej są nawet znacznie wyższe i tak: w powiecie sempoleńskim — 53%, chodzieskim — 49,9%, grudziądzkim — 41%, chełmińskim—40%; najniższe odsetki wykazują: pow. tucholski — 10%, chojnicki i lubawski— po 11%, kartuski — 13,8%. Ziemie, należące do Niemców na omawianych obszarach, to gminy wiejskie i obszary dworskie; zwłaszcza te ostatnie w znacznej większości stanowią ich własność: 17 gmin wiejskich i 187 obszarów dworskich jeszcze nie posiada wcale własności polskiej; gdy własności niemieckiej nie posiada wcale 348 gmin wiejskich i 593 obszarów dworskich. Niewiele już jest na Pomorzu i w Poznańskiem gmin, które posiadają ponad 75% ludności niemieckiej; zaś znacznie więcej jest gmin o słabszej przewadze niemieckiej; natomiast czysto polskiemi obszarami są powiaty morski i starogardzki, gdzie własność niemiecka składa się przeważnie z obszarów dworskich. Znaczne ilości niemieckich obszarów dworskich — ponad 10% ogólnej powierzchni powiatu — posiadają powiaty: tczewski chełmiński, grudziądzki, świecki, inowrocławski, wyrzyski, czarnkowski i chodzieski.

Ten stan rzeczy nie może być zadawalający, a zmianę jego może sprowadzić racjonalne „osadnictwo współczesne", oparte na reformie rolnej, wykonywanej na omawianym terenie przez Okręgowy Urząd Ziemski w Grudziądzu. W okresie 1920 — 1933 parcelacja, prowadzona przez Urząd, objęła 78.372 ha, z których utworzono 3681 nowych gospodarstw samodzielnych o 50739 ha, 171 gospodarstw wzorowych o obszarze 7226 ha, 2215 parcel robotniczych o 1490 ha, zaś 13679 ha przeznaczono na powiększenie 3353 gospodarstw małorolnych.

Obecne perspektywy rozwinięcia akcji osadnictwa na Pomorzu dotyczą około 120 tys. ha obszaru, przewidzianego w tem województwie do parcelacji; są to nadwyżki prywatnych majątków, w których posiadaniu znajduje się jeszcze obszar 300 tys. ha. Liczby, dotyczące działalności osadniczej O. U. Z. w Grudziądzu za ostatnie 15-lecie, wykazują, że rocznie parcelowano średnio 5600 ha; wobec czego przy tym trybie trzebaby było czekać około 22 lat, aby wyczerpać ustawowy zapas ziemi. P. Fr. Dziedzic słusznie podkreśla, że należy liczyć się z potrzebą intensywnego tempa osadniczego, które według niego nie powinno przekroczyć okresu 10 najbliższych lat. Przytem dla pomyślnego przeprowadzenia osadnictwa na Pomorzu— z punktu widzenia interesów ogólnych—niezbędną jest planowość, oparta na dyskusji nad dotychczasową praktyką i nad celami osadnictwa.

Interesujących się poruszonym tematem odsyłamy do odbitek drukowanych obu wymienionych referatów, które ukazały się ostatnio nakładem Instytutu Bałtyckiego.

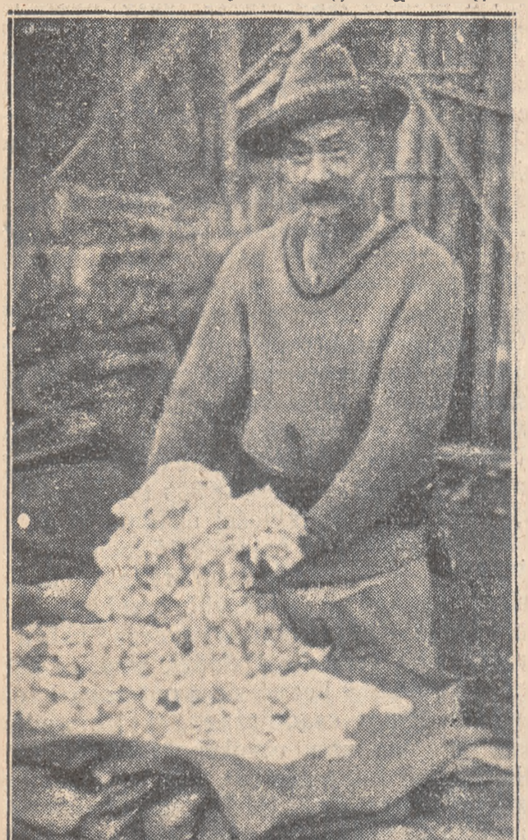
Kolonizacja rządowa w Paranie

Rząd brazylijski przed wojną prowadził akcję kolonizacyjną na wielką skalę, okazując rolnikom z Europy najrozmaitsze udogodnienia i ulgi.

Rodziny osadnicze otrzymywały bezpłatny przejazd, darmowe przejazdy kolejami brazylijskiemi, bezpłatne utrzymanie w hotelach imigracyjnych, pomoc przy zagospodarowaniu się na roli w postaci nasion, narzędzi rolniczych i płatnego zatrudnienia przy budowie dróg. Po wojnie to wszystko powoli zanikło. Rząd brazylijski zaczął stopniowo znosić jedne ulgi za drugiemi,



Batąty — rodzaj kartofli



Pakowanie zebranej bawełny, Brazylja — Parana

i w końcu wstrzymał zupełnie kolonizację.

Dopiero po rewolucji w roku 1930 rząd rewolucyjny, chcąc przyjść z pomocą bezrobotnym brazylijskim, założył w Paranie kolonję Marquez de Abrantes (Markes de Abrantes), przeznaczoną głównie dla bezrobotnych z dwuch dużych miast: Rio de Janeiro (Żanejro) i San-Paulo. Okazało się jednakże, że bezrobotni nietylko z dużych miast, ale i pomniejszych miasteczek nie chcieli wcale iść na rolę, i wówczas zdecydowano przyjmować na kolonję każdego zgłaszającego się. Wtedy dopiero kolonja zaczęła się zaludniać, początkowo Niemcami a później Polakami, którzy dzisiaj stanowią większość na Marquez de Abrantes. Pomoc, udzielana przez rząd, jest niewielka i polega głównie na zatrudnianiu osadników przy budowie dróg, ale nie więcej niż 15 dni w miesiącu. Natomiast warunki osadnictwa są bardzo korzystne. Za działkę ziemi wielkości 25 hektarów, czyli 10 tamtejszych akrów, płaci się w ciągu lat 8-miu 380 milrejsów, przyczem pierwszą ratę wpłaca się dopiero w trzecim roku po osiedleniu. O ile kolonista bierze działkę z domkiem, to za dwuizbowy domek dolicza mu się jeszcze 250 milrejsów (za złotego płaci się około 3 milrejsów).

Kolonja Marquez de Abrantes rozpoczyna się w odległości 80 kilometrów od Kurytyby, stolicy Parany, i ma około 70 tysięcy hektarów obszaru.

Ukształtowanie terenu nierówne, miejscami bardzo górzyste o zboczach tak poszarpanych, że uprawa roli pługiem w takich miejscach jest niemożliwa. Spotykają się również połacie ziemi zużyte, wyjałowione paleniem zarośli i pierwotna gospodar-

ką kabokli (tubylców) brazylijskich, którzy mają zwyczaj osiadania na ziemiach wolnych i po wyjałowieniu ich wynoszą się dalej.

Ponieważ każdemu osadnikowi przysługuje prawo wyboru działki, przeto działek nieodpowiednich można nie brać. Zresztą ziemie gorsze znajdują się na początku kolonii i te w znacznej części są zajęte.

Obecnie mierzy się ziemię w tak zwanej sekcji II-ej, żyźniejszej i lepszej od sekcji I-ej, ale położonej o jakich 20 kilometrów dalej od Kurytyby w porównaniu z sekcją pierwszą. Obok fasoli, kukurydzy i innych roślin europejskich, rosną tam trzcina cukrowa, kawa i banany.

Gospodarka w początkach jest ciężka nietyle ze względu na las, ile z powodu braku każdej najdrobniejszej rzeczy. Zwykle osadnik europejski pieniądze uzyskane z likwidacji własnego gospodarstwa traci na drogę i po wylądowaniu musi wszystko wypracować. Obok zmagania się z lasem, trzeba zapracować na igłę, nitkę, wiadro, każdy sprzęt w gospodarstwie, trzeba myśleć o drobiu, nierogaciźnie, krowie i koniu, mając do dyspozycji tylko własne ręce do pracy. A jednakże nasi koloniści w Paranie doskonale radzą sobie ze wszystkiemi wymienionemi trudnościami, szybko zagospodarowują się i żyją znacznie lepiej od swoich braci w Polsce.

Michał Pankiewicz



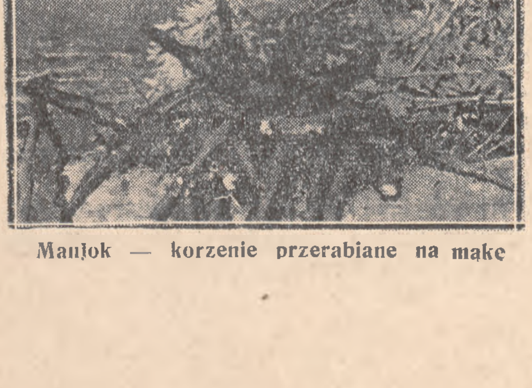
Droga kolejowa przez najwyższe góry Parany

Wiadomości dla emigrantów

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że do Kanady wyjeżdżać mogą następujące kategorje emigrantów:

1) żony, udające się do swoich mężów na zasadzie imiennego wezwania, czyli „permitu";

2) dzieci w wieku do lat 18, udające się do rodziców na podstawie „permitu";



Maniok — korzenie przerabiane na mąkę

3) narzeczone, posiadające od swych narzeczonych specjalne wezwanie, czyli „permit";

4) inni krewni, którzy otrzymali, na zasadzie starań w Kanadzie, wezwanie imienne.

Do Kanady mogą powrócić również reemigranci, którzy przyjechali do Polski na czas krótki i wracają w terminie rocznym od daty wyjazdu z Kanady. Reemigranci mogą zabrać z sobą żony i dzieci do lat 18, muszą jednak załatwić wymagane przez władze kanadyjskie, formalności i posiadać sumy pokazowe: od siebie dol. 100, od żony dol. 100 i po 50 dol. kan. od każdego dziecka.

Pozatem biura Syndykatu Emigracyjnego wznowiły rejestrację rodzin osadniczych, zamierzających wyjechać do Kanady z kapitałem celem zakupienia tam ziemi. Wyjazd rodzin osadniczych nastąpi na wiosnę 1935 r.

Harcerska wyprawa przez ocean

Do rąk czytelników trafiła książka *), która opisuje niezwykłą, zdumiewającą każdego, kto się z jej celem zapozna, podróż samotną dwóch młodych Polaków, Władysława Wagnera i Rudolfa Korniowskiego, na niewielkim żaglowcu „Zjawie" — pod polską banderą — poprzez cały bezmiar wód mórz Bałtyckiego i Północnego i cały ogrom fal Północnego i Południowego Oceanu Atlantyckiego.

„Podług słońca i gwiazd" zatytułował swój pamiętnik tej niezwykłej wyprawy od Gdyni do portu Colon (w pobliżu Kanału Panamskiego, oddzielającego Amerykę Południową od Północnej), inicjator i kierownik bohaterskiej podróży, młody harcerz T. Wagner. Tytuł ten ma głęboki sens, który postaramy się wyjaśnić w paru słowach.

Niebo gwiaździste w nocy i słońce nad horyzontem w dzień były przez długie wieki jedynemi drogowskazami, które pozwalały żeglarzom orjentować się w czasie, położeniu statku i drodze jego na morzu w chwili, kiedy znikały z oczu wyraźne i niezmienne linje wybrzeża. Nic więc dziwnego, że najdawniejsza żegluga ograniczała się do wód przybrzeżnych.

Najśmielsi żeglarze Europy znali wówczas tylko morza zamknięte, Śródziemne i Bałtyckie, z ich zatokami — podróże z jednego do drugiego morza wzdłuż zachodnich brzegów Hiszpanji, Francji, Belgji, Holandji, Danji były największemi wyczynami tej starożytnej żeglugi.

Odkrył Amerykę, podług słońca i gwiazd płynąc, dopiero Kolumb na schyłku XV-go wieku. Wynalazczość ludzka, w zastosowaniu do budowy okrętów, techniczne udogodnienia i ułatwienia, uczyniły szybkość i bezpieczeństwo podróży na tym szlaku rzecza dzisiaj powszechnie znaną. Przebycie drogi tej tak, jak to uczynili polscy harcerze na swej „Zjawie", było świadomem podjęciem przez człowieka walki z najtrudniejszemi przeszkodami, jakie można sobie wyobrazić, z największem niebezpieczeństwem dla życia. Towarzyszyło temu przedsięwzięciu przeświadczenie, że próba podobna, która udawała się innym, naprzykład słynnemu żeglarzowi samotnemu A. Gerbault (czyt. Żerbo, z akcentem na ostatniej sylabie), Francuzowi, synowi narodu lepiej zaprawionego w sztuce żeglarskiej, niż Polacy — nie może nie być szczęśliwie dokonaną i przez nas, jeśli całą duszą i wolą zechcemy cel taki osiągnąć, nawet wyposażeni w sprzęt żeglarski najprymitywniejszy, jaki znać może żegluga tak pierwotna.

Ale widzimy drugi jeszcze głęboki sens określenia tej podróży pod znakiem słońca i gwiazd. Niema narodu na świecie, który podnosząc oczy ku niebu, nie czerpał najsilniejszej podniety do czynów dobrych, pięknych, potężnych... Tą gwiazdą przewodnią i promieniem słonecznym, który kierował umysłem i sercem naszych dzielnych podróżników pod żaglami uwieńczonemi polską banderą, była miłość Ojczyzny i wola niezłomna ofiarnej służby polskiej sprawie morskiej. Zadokumentowali wobec wszystkich, którzy w każdym z kilkunastu odwiedzonych przez nich portów obcych witali i żegnali polskich żeglarzy pod własną banderą, że sprawa Polski na morzu jest głęboko ukochaną przez młodzież polską, jeśli takich pionierów żeglugi najśmielszej, podług Znaków z Nieba, Polska w świat wysyła.

K. Z.

*) Władysław Wagner. **Podług słońca i gwiazd.** Warszawa. 1934. Główna Księgarnia Wojskowa, 87 str, Z ilustr. i map.

„MARYNARZE Z DELFINA"

Na półkach księgarskich w dziale morskiej literatury dla młodzieży ukazała się książka Z. Meisnerówny p. t. „Marynarze z Delfina"

Jest to opowieść o grupie młodzieńców, którzy ze względu na umiłowanie polskiej sprawy morskiej, pomimo olbrzymich trudności, jakie są zmuszeni zwalczyć, przeprowadzają swój zamiar przepłynięcia Wisłą od Torunia do Gdańska, poprzez Batłyk do Gdyni i Pucka, na łodzi, sporządzonej za własne oszczędności.

Wytrwałość i ofiarność młodych i wielkie ukochanie morza nagradza ich szczęśliwem dokonaniem zamierzonej wyprawy.

Prawo morskie

Z dawnych jeszcze czasów Walenty Kąkol miał znajomego Niemca-rybaka, z którym spotkał się właśnie w Gdańsku. Piękny biały kuter motorowy Kąkola drzemał, odpoczywając przy molo, pilnował go syn Józef, więc Walenty Kąkol miał czas pospacerować trochę z kamratem wzdłuż kramów śledziowych. Usiedli pod starym, czerwonym żórawiem i patrzeli jak po kanale płynęły w tę i tę stronę parowce z wycieczkowiczami. Niemiec smutny był jakoś osowiały, siedział złamany w pół, jakgdyby się nad czemś bardzo markocił. Zagadnął go Kąkol:

— No, Anton, jak ci się powodzi?

— Miserabel! — odpowiedział smutno Niemiec i zaczął opowiadać szeroko, że tegoroczny połów na łososie nie przyniósł mu prawie żadnego zysku, że ostatnio w niewód nabrało mu się tyle piasku, trawy morskiej i kamieni, że nawet tę trochę ryb, które ułowił, podusiło się na nic, tak, że przekupki ani nie chciały oglądać towaru. Podobnie i w żaki, zastawione od strony Sopot, wchodzić nie chciały węgorze, a i sieci szprotowe pozostawały puste, bo trudno brać pod uwagę tę trochę ryb, które przynosił do domu, na użytek rodziny.

— Będę musiał wyprzedać sprzęt rybacki i wynieść się stąd, nie mam szczęścia.

Walenty Kąkol obciągnął skórznie na swoich buksach i zaczął ze swej strony opowiadać że znów jemu powodzi się doskonale. Od czasu, jak Polska objęła w posiadanie wybrzeże, byt rybaków znacznie się poprawił. On sam nabył na spłaty piękny kuter motorowy, którym może trałować teraz na dalszych wodach; w sezonie letnim, gdy zjadą goście z Warszawy, Krakowa, Poznania, to i jemu spływa do kieszeni poważna gotówka, tak, że zamierza pobudować własny dom murowany, w miejsce starej checzy; córki posłał do Wejherowa na naukę, a starszy syn służy w marynarce.

— Verflucht — zaklał Niemiec.

— Właśnie ta wasza marynarka narobiła tu wszystkiego złego. Od czasu, jak Polacy zaczęli budować Gdynię, wystraszyli ryby w całej zatoce i odtąd ani nie widać takich ławic śledzi, jak przed laty.

Walenty Kąkol uśmiechnął się i rzekł:

— Co tobie Anton, może szkodzić nasza marynarka? Mieszkasz sobie w Sopotach i nic się dla ciebie nie zmieniło.

— A właśnie, że się zmieniło. Nie mam szczęścia.

Walenty Kąkol poskrobał się za uchem i zamyślił przydługo, a potem zagadnął:

— Słuchaj no człowieku, a może tobie kto co uczynił? Może ci jaka baba oczarowała sieci? Bo to, jak kto złem spojrzeniem rzuci na połów, to już aus, na cały sezon, albo i dłużej, aż się tego złego nie naprawi.

Niemiec poruszył się żywo i spojrzał uważnie na towarzysza.

— Hast recht. To się zdarza.

Zaczął więc przypominać sobie różne sprawy z ostatnich miesięcy. Ale doszukać się nie mógł niczego. Bo z nikim nie przemówił się, ani nie pokłócił, ani też jego żona nie wspominała o podobnym wypadku. Pokręcił więc głową z powątpiewaniem.

Kąkol zatroskany, podobnie, jak on podsuwał mu różne możliwości.

— Widzisz, Anton, u nas Kaszubów, jak stara baba przestąpi nety, to nie ma co wogóle wyjeżdżać na połów. Żadna ryba nie wejdzie do matni. Albo, kiedy wyciąga się laskom, nie powinny tego widzieć dzieci i wyrostki, trzeba je karkulicami przepędzić ze strądu. Albo.





W powrotnej drodze

kiedy żaki zostają puste, najlepiej wykrajać kawałek jadra i wszyć inną sztukę z takich żaków, w które dotąd węgorze zawsze wchodziły. Łatwo może się zdarzyć, że ktoś ze zemsty wkręci w'os nieboszczyka do netów, to trzeba to koniecznie wyjąć, bo może się zdarzyć nieszczęście. Jo, jo, Anton, tobie ktoś przyprawił złe, musisz to mieć naprawione.

Ale Niemiec ruszył ramionami i mruknął:

— Złe jest Gdynia. Polacy wystraszyli rybę i tyle!

A potem, wspominając swoje niepowodzenie Niemiec zerwał się z skrzyni, na której przysiadł i wymachując rękami wołał:

— To oni, to oni. To ta polska marynarka. Kiedy, po raz pierwszy spotkałem na wodach zatoki polski okręt wojenny i zobaczyłem polską flagę, taka mnie złość chwyci'a, że zakląłem na głos i splunąłem do morza. Tak, splunąłem do morza, bo znieść nie mogłem tego bezeceństwa.

— Na, Anton, a czy ty nie wiesz, że do morza się nie pluje, jeszcze w czasie połowów?

— Kreuz, Donner, Wetter — parsknął Niemiec.

— Ja nie pluję na ryby, tylko na ten tam...

Kąkol nie pozwolił mu dokończyć.

— A widzieli cię marynarze z okrętu?

— Widzieli i pokazywali na mój kuter, że niby taki marny i śmiali się, bestje!

Kąkol westchnął współczująco.

— Jo, jo. Wyśmiali cię i pokazywali na twój kuter. A miałeś niewód na pokładzie?

— Pewno, że miałem. Krótko przedtem, koło Wisłoujścia doskonale mi się darzył połów, więc wybrałem się znowu na łososie.

Walenty Kąkol znowu westchnął:

— Rozumiem. Ale od tej chwili już żadnej ryby nie ułowiłeś!

Niemiec, który siedział już znowu na skrzyni poderwał się, coś mruknął i usiadł z powrotem. Cicho jakoś i nieśmiało powiedział:

— Nie pamiętam dokładnie, czy od tej chwili, ale może masz recht.

Kaszuba utwierdził go gorąco:

— Naturalnie, że od tego czasu. Przecież sam mówiłeś przed chwilą, że przedtem łososie szły do matni.

Zapatrzyli się obaj przed siebie w brunatne wody kanału, na które stary żóraw gdański kładł długie, zielonkawe cienie. Walenty Kąkol nachylił się do ucha towarzysza.

— Źle uczyniłeś, Anton, bardzo źle. Już swego szczęścia rybackiego nie odzyskasz.

Niemiec zwiesił ciężko dużą, rudą głowę w szarej mycy i palcami skubał frendzle szalika.

— Muszę wyprzedać sprzęt rybacki i wędrować stąd. Niema rady.

Kaszuba poklepał go życzliwie po ramieniu. Zawsze to był rybak, choć Niemiec.

— Wiesz, Anton, jabym ci to naprawił,

— Was? Ty byś chciał, Konkel?

Spojrzeli sobie głęboko w oczy. I potem wstali równocześnie.

Kaszuba zakomenderował:

— Wsiądziesz na mój kuter, potralujemy razem. a co będzie w matni, to twoje. Ale pamiętaj, Anton, musisz wszystko zrobić tak, jak ci każę, wszystko. Jeżeli nie usłuchasz, wyrzucę cię przez burtę do morza.

I zaśmiał się, bo dobre miał serce i jeszcze nigdy w życiu nikomu krzywdy nie uczynił.

Zdziwił się bardzo Niemiec, kiedy Walenty Kąkol przykazał synowi sterować wprost na Oksywje.

— Doch, tam koło portu wojennego łowić nie możemy.

Kąkol kazał mu siedzieć cicho i czekać.

Minęli już molo pasażerskie w Gdyni, przesunęli się w pewnem oddaleniu obok portu handlowego i podjechali w pobliże stojących na redzie kanonierek. A właśnie na okręcie wojennym zabrzmiał dzwon na apel wieczorny. Podjechali dość blisko, tak, że widzieć mogli dokładnie wyciągniętych pod sznur marynarzy, stojących w szeregu na pokładzie. Na maszcie trzepotała z lekką wieczorną bryzą flaga okrętowa.

Walenty Kąkol wywołał Niemca z maleńkiej kajuty:

— Na pokład!

Rybak wyszedł posłusznie, a wzrok jego padł nagle na wiejący góra sztandar biało-czerwony. Zmarszczył brwi, zacisnął pięści i chciał cofnąć się z powrotem. Ale Kąkol rzekł twardo:

— Słuchaj, Anton, wysadzę cię na brzeg, jeśli wolisz, wybieraj?

Niemiec patrzał wciąż jeszcze na flagę, potem powiódł wzrokiem po błyszczących w zorzy wieczornej metalowych częściach okrętu, dojrzał salutujących w tej chwili marynarzy i powoli, opornie zaczął rękę podnosić do głowy. Zbladł mocno, potem znów spłonął rumieńcem i ręka opadła mu z powrotem.

— Mycę ze łba! — krzyknął teraz Kąkol i sam obnażył głowę.

Niemiec skulił się raz jeszcze w sobie i decydując się nagle, zdjął czapkę. Wyprostował się na baczność i podniósł czoło w górę.

W tej chwili na pokładzie padła widocznie komenda: rozejść się, bo sznur białych mundurów rozsypał się i znikł z pokładu.

Stojącego wciąż jeszcze bez ruchu Niemca poklepał znów Kaszuba po ramieniu.

— Na, Anton, takie jest prawo morskie. Żaden marynarz, ani żaden rybak nie waży się bluźnić fladze państwowej.

Potem odwracając się do milczącego syna zawołał:

— Józef, w drogę!

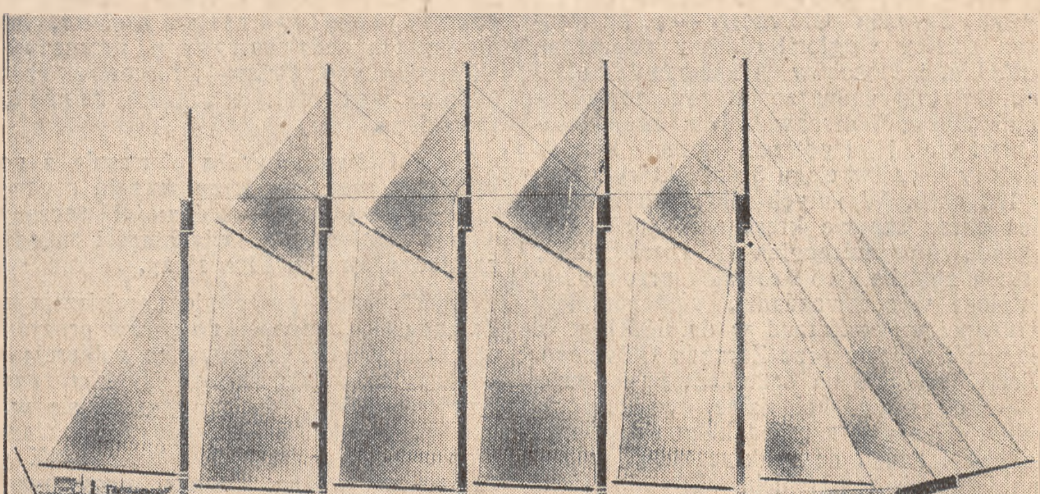
A kiedy wyjechali daleko na morze i kiedy raz za razem wyciągnęli pełną tralę dużych i ładnych ryb Niemiec zaczął nabierać ducha.

— Czy to ale nie szpas, wszystko? To twoja ryba, nie?

Kaszuba obraził się i pogroził mu pięścią. Niemiec zrozumiał, że słowo kaszubskie, to nie wiatr.

Przed świtem Walenty Kąkol odstawił swego kamrata z powrotem do Gdańska i wysypał mu w kosze kilkanaście centnarów ryb. Sobie nie zatrzymał żadnej.

Wanda Brzeska



Plan ożaglenia „Elemki"

Wiadomości organizacyjne

Rok 1934 zapoczątkował w działalności L.M.K. nowy okres, znamienny rezultatami, które zbliżyły znacznie całą organizację do jej zasadniczych celów. Dorobek roku 1934 — to nietylko 1100 przeszło Oddziałów i drugie tyle—czy nawet więcej — kół szkolnych; ale zarazem skuteczna mobilizacja całego społeczeństwa dla budowania własnej siły na morzu i praktyczne rozwijanie ekspansji gospodarczej na rynki zamorskie.

Pełny wyraz tego szybkiego rozwoju prac LMK i pomyślnych posunięć, dokonanych ostatnio przez jej władze, oddaje dobitnie ostatnie posiedzenie Rady Głównej LMK, które odbyło się w Warszawie w dn. 18 listopada r. b. pod przewodnictwem p. dyr. J. Kożuchowskiego dla załatwienia pilnych spraw programowych.

Zbiórka na F.O.M., zapoczątkowana zaledwie w lutym r. b. i oparta wyłącznie na rozsprzedaży znaczków, nie osiągnęła wprawdzie zamierzeń LMK, lecz dała znacznie lepsze rezultaty, niż podobna akcja, prowadzona dotychczas przez różne komitety.

Poważną gwarancję dla powodzenia zbiórki na F.O.M. stanowi jej pierwszeństwo, które uwydatnia się w każdej pracy LMK i we wszystkich jej ogniwach organizacyjnych. I tak! W dniu 15 listopada r. b. odbył się w Łucku liczny zjazd delegatów LMK z obszaru całego woj. wołyńskiego przy udziale sekretarza Zarządu Głównego — p. M. Pankiewicza, który wygłosił dłuższy referat na temat F.O.M. i sposobów rozszerzania akcji zbiórki. Ostatnio znów został przeprowadzony przez Okręg Warszawski dla propagatorów mar. woj. i jej potrzeb, trzeci kolejny 10-godzinny kurs (w ciągu 5 dni), który ukończyło 190 osób. W innych Okręgach zatacza również coraz szersze kręgi zarówno akcja propagandowo-organizacyjna na rzecz F.O.M., jak i sama zbiórka, co zostało przejrzyście uwydatnione w sprawozdaniu, złożonem Radzie Głównej przez Zarząd w dn. 18.XI. r. b.

Następna dziedzina prac Zarządu Głównego, omówiona obszernie na ostatniem posiedzeniu Rady — to sprawy kolonjalne, w zakresie których LMK przeszła przed kilku miesiącami od studjów i badań do praktycznych poczynań na terenach zamorskich. Ostatnio LMK zakupiła w t. zw. Rezerwacie Indyjskim (stan Parana w Brazylji) ok. 7.000 ha ziemi, na której nastąpi planowa kolonizacja emigrantów z Polski. Niezależnie od akcji w Paranie, LMK nawiązała stosunki gospodarcze z Afryką Zachodnią, a zwłaszcza z Liberją, do której mamy możność wysyłać plantatorów. Ponadto wkrótce wyruszy do portów Afryki Zach. pierwszy polski statek, mający za zadanie nawiązania z temi portami stałych stosunków handlowych. Otwierają się więc nowe szlaki dla polskiego przemysłowca, kandlowca, rzemieślnika i rolnika wykuwane skromnemi stosunkowo środkami, idącemi wyłącznie ze składek członkowskich Ligi M. i K.; gdy obcy na pododbne okcje wydają wielkie miljony. Działalność Ligi została ostatnio zaatakowana przez kilka organów prasowych, które fałszywie oświetliły kupno żaglowca „Elemka", podając do publicznej wiadomości nieprawdziwe fakty, a tem samem szkodząc najlepszej sprawie, którą z takim trudem można realizować. Rada Główna, wysłuchawszy wyczerpującego referatu programowego, który wygłosił Prezes Zarząd Gł. — p. gen. Orlicz - Dreszer, dała wyraz swego oburzenia dla szukających łatwej sensacji pism, uchwalając następującą rezolucję:

Rada Główna LMK po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Zarządu, a w szczególności w sprawie statku „Elemka", — przyjmuje do zatwierdzającej wiadomości fakt zakupienia statku i stwierdza, że awarja „Elemki" została spowodowana bez winy kierownictwa statku, oraz że koszta awarji zostają pokryte przez towarzystwa asekuracyjne. Rada wyraża podziękowanie p. prezesowi Zarz. Głównego gen. Orlicz- Dreszerowi za podjęcie akcji pionierskiej w zakresie handlu dalekomorskiego.

Rada Główna wyraża oburzenie z powodu szerzenia przez nieliczne zresztą organa prasowe, fałszywych wiadomości sensacyjnych o poczynaniach Ligi, wiadomości szkodzących sprawom, którym Liga służy.

Wymienione prace nie umniejszają troski Zarządu Głównego co do spraw programowo-organizacyjnych. Sprawy te nabierają szczególnego znaczenia przy szybkim rozroście liczebnym LMK, jaki zarysował się w ciągu ostatniego roku, a który postępuje ciągle naprzód. Z tego względu władze LMK uznały za bardzo ważne i palące przeprowadzenie reorganizacji pracy, któraby uwzględniła w pierwszym rzędzie decentralizację, opartą na stworzeniu przy Okręgach stałych biur. Biura Okręgów mogą skutecznie odciążyć Zarząd

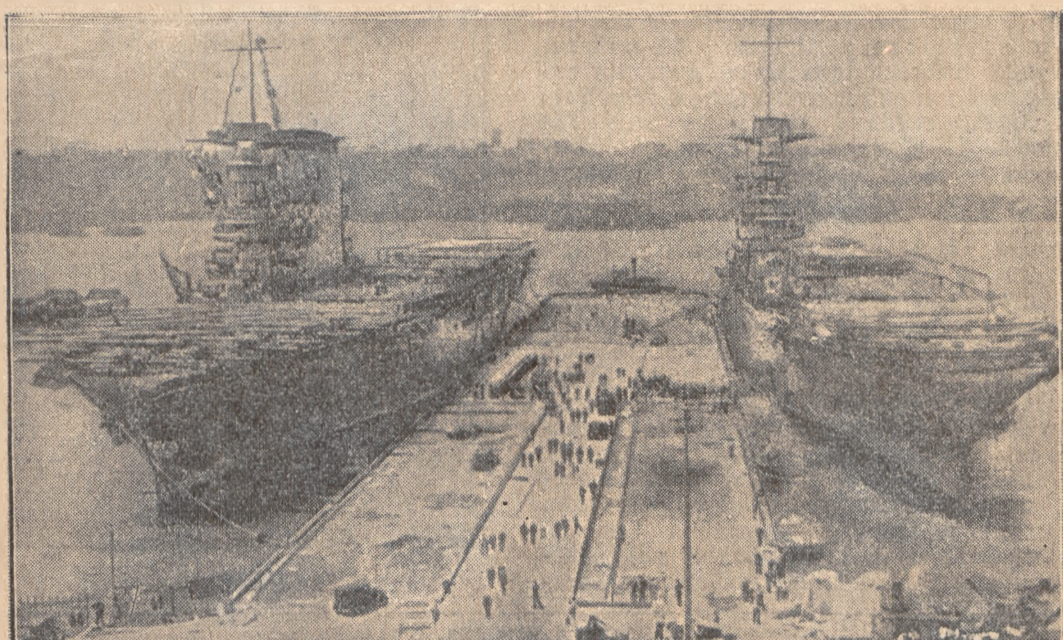
Główny od nadmiernie dużej ilości różnych spraw, które wg. statutu należą do kompetencji Zarządu Okręgu, dając zarazem władzy centralnej możność zajęcia się bardziej intensywnie sprawami programowemi. Wystarczy zaznaczyć, że liczba dziennika korespondencyjnego Zarządu Głównego na dzień 22.XI. r. b., a zatem za niecałe 11 miesięcy, przekroczyła 17.000 pozycyj. Zarząd Główny opracował już wytyczne dla zapowiedzianej reorganizacji pracy, zaś w grudniu r. b. wyda w tym kierunku obowiązujące regulaminy i instrukcje, aby nowe zasady mogły być wprowadzone w życie już z dniem 1 stycznia 1935 r.

Na specjalne podkreślenie zasługuje intensywna działalność Okręgów i Oddziałów, których skoordynowane wysiłki organizacyjne stanowią najlepsze poparcie i mocną podstawę dla prac Zarządu Głównego. Z okresu tylko ostatnich kilku tygodni są do zanotowania następujące pomyślne wiadomości.

W dniu 28 października r. b. odbył się w Łodzi pod przewodnictwem p. wicewoj. A. Potockiego zjazd delegatów Okręgu LMK przy udziale 80 osób z całego województwa i w obecności dyrektora Biura Zarządu Głównego — p. W. Czermińskiego. Zestawione wyniki rocznej pracy Okręgu i Oddziałów woj. łódzkiego wykazały, iż w czasie tym Okręg powiększył się sześciokrotnie, dążąc wytrwale do objęcia swą działalnością całego terenu i wszystkich warstw.

Najmłodszy z Okręgów LMK — Okręg Białostocki, który powstał zaledwie w maju r. b., rozszerza swą działalność coraz bardziej, jak tego dowiodło posiedzenie Zarządu Okręgu, odbyte w Białymstoku w dn. 5 listopada pod przewodnictwem p. wicewoj. St. Michałowskiego dla omówienia bieżących spraw organizacyjnych, ustalenia planu prac Zarządu, akcji organizacyjnej w terenie na najbliższy okres, oraz planowej zbiórki na FOM. Na posiedzeniu tem zostały powołane przy Zarządzie 3 Sekcje: Organizacyjno - Propagandowa, Prop. Mar. Woj. i Kolonjalna, które podjęły już swe prace.

W dn. 5 listopada r. b. Zarząd Okręgu Lubelskiego zawiadomił Zarząd Główny krótką, lecz jakże wymowną depeszą w której donosi o powstaniu czterechsetnej placówki LMK na terenie woj. lubelskiego. Ten nadzwyczajny rezultat, osiągnięty przez Okręg Lubelski, jest wynikiem wysiłku jego władz z niestrudzonym prezesem — p. płk. Iwanowskim na czele, oraz zharmonizowanej działalności wszystkich ogniw organizacyjnych. Zarząd Główny życząc Zarządowi Okręgu i jego Prezesowi dalszych tak samo niecodziennych sukcesów, wyraża przekonanie, że przykład prac i wyników tego czołowego Okręgu będzie wartościowym wzorem dla innych ogniw LMK.



Amerykańskie lotniskowce „Lexington" i „Saratoga".

Z życia kół szkolnych

Objęta od roku dopiero w odpowiednie ramy organizacyjne akcja Kół szkolnych LMK. pozwoliła już skoordynować dotychczasową działalność Kół, oraz ich wysiłki, zarówno organizacyjne, jak i propagandowe, a to dzięki powołaniu w Zarządzie Głównym oraz na niższych szczeblach organizacyjnych LMK odpowiednich komórek, które zajęły się specjalnie pracą młodzieży, dając jej swą pomoc i stałą opiekę.

O ile przedtem wiele Kół szkolnych borykało się z pierwszemi trudnościami organizacyjnemi i często nie potrafiło nawiązać kontaktu z władzami LMK, wobec czego mimowoli wymykało się z ewidencji Zarządu Głównego i jego opieki, dziś otrzymały już Koła odpowiednie warunki, uzgodnione z władzami szkolnemi. O ile przedtem inicjatywa założenia Koła LMK wychodziła przeważnie od młodzieży, dziś stanowi podstawę pracy programowo - organizacyjnej wszystkich ogniw LMK i jej władz.

✶

Szczególnie zachęcają każdego wyniki, jakie osiągnął w akcji organizacyjnej Kół szkolnych Okręg Lubelski LMK, który jeszcze wiosną r. b. zakreślił sobie bardzo śmiały i szeroki plan objęcia całej młodzieży; a jak wskazują wyniki realizacji tego planu, szczerym entuzjazmem i głębokiem zrozumieniem swych celów potrafił znacznie rozszerzyć sieć Kół szkolnych LMK na obszarze całego województwa w ciągu ostatnich kilku miesięcy, wciągając do pracy zarówno młodzież ze szkół miejskich, jak i wiejskich. Dla przykładu można zaznaczyć, że w połowie października r. b. w jednym tylko pow. janowskim woj. lubelskiego powstało 8 Kół szkolnych z liczbą 280 członków, w nast. miejscowościach: w Potoku Wielkim, Borowie, Bobrach, Ostrowie, Stroży, Chrzanowie i Białej Ordynackiej. Podobnie przedstawia się stan rzeczy i w innych powiatach woj. lubelskiego, w których całą akcją kierują bezpośrednio Zarządy Obwodów LMK, a zatem i w pow. siedleckim, chełmskim, zamojskim, hrubieszowskim czy innych, nie mówiąc o samym Lublinie, w którym niemal wszystkie szkoły zorganizowały u siebie Koła LMK, podlegające organizacyjnie miejscowemu Oddziałowi Nauczycielskiemu.

✶

Zestawienie rozwoju oraz dorobku Kół szkolnych LMK za ostatni rok wymaga specjalnego omówienia, które będzie mogło ukazać się, gdy Zarząd Główny otrzyma od wszystkich Okręgów odpowiedni materjał sprawozdawczy; materjał ten dostarczy wiele ciekawych myśli i uwag, a także wykaże, jak silna już więź została zadzierzgnięta pomiędzy młodzieżą a morzem.



Murzyński „lekarz"

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa Widok 10 telefony: red 290-18 admin 533-88

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna Redaktor: Henryk Sikorski

Druk. zakł. graf. „PRASA POLSKA" S. A. Warszawa